

Vorblatt

Ziel(e)

- Valorisierte Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten
- Neu festgesetzter Tarifaufschlag für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bei den Tarifen zur Anlastung der Infrastrukturkosten
- Valorisiertes Vermittlungsentgelt für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstleister

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Änderung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut
- Anpassung der Höhe des Vermittlungsentgeltes

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Die Änderung der Mauttarife führt im Jahr 2018 zu Mehreinnahmen der ASFINAG aus der Valorisierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten. Die Valorisierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten führt darüber hinaus zu einer Erhöhung der Einnahmen des Bundes aus dem Querfinanzierungszuschlag zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahntunnels auf der Brennerachse sowie schließlich zu einer Erhöhung des Umsatzsteueraufkommens und zu einer Erhöhung der von der ASFINAG an die Länder abzuführenden Mittel gemäß Artikel II § 15 a ASFINAG-Gesetz zur Verbesserung der Umweltsituation entlang der Arlbergtunnelstrecke, der Brennerstrecke, der Pyhrnstrecke, der Karawankentunnelstrecke und der Tauernstrecke. Die laufende Erhöhung des Anteils schadstoffarmer Fahrzeuge am Kollektiv der fahrleistungsabhängig zu bemaßenden Fahrzeuge führt zu einer Reduzierung der Einnahmen des Bundes aus den Mitteln, die die ASFINAG aus der Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung zweckgebunden zur Verwendung für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs zu überweisen hat.

Finanzierungshaushalt für die ersten fünf Jahre

in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
Nettofinanzierung Bund	0	-9.819	-9.819	-9.819	-9.819
Nettofinanzierung Länder	0	80	80	80	80
Nettofinanzierung Gemeinden	0	7	7	7	7
Nettofinanzierung Gesamt	0	-9.732	-9.732	-9.732	-9.732

Auswirkungen auf Unternehmen:

Die Tarifmaßnahmen betreffen ca. 50 000 bis 60 000 Unternehmen, die die ihnen zusätzlich entstehenden Kosten an ihre Auftraggeber zum größten Teil überwälzen können.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen entsprechen den unionsrechtlichen Vorgaben.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Mauttarifverordnung 2017

Einbringende Stelle: BMVIT
 Vorhabensart: Verordnung
 Laufendes Finanzjahr: 2017
 Inkrafttreten/ 2018
 Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2017 bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

Das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG) sieht eine jährliche Valorisierung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten und des Vermittlungsentgeltes für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstleister vor. Die Tarifgestaltung zur Anlastung der Infrastrukturkosten für die schadstoffärmsten Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI soll bis einschließlich 2020 durch Berücksichtigung eines jährlich neu festzusetzenden Tarifabschlages so erfolgen, dass die aus der nach EURO-Emissionsklassen differenzierten Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten resultierenden Mauteinnahmen jährlich jeweils in der Größenordnung von 20 Mio. Euro geringer ausfallen als bei einer nicht nach EURO-Emissionsklassen differenzierten Festsetzung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Es bestehen keine Alternativen zu den jährlich durchzuführenden Valorisierungen, da diese Tarifmaßnahmen auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen erfolgen. Die Beibehaltung des im Jahre 2017 geltenden Tarifabschlages für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bei den Tarifen zur Anlastung der Infrastrukturkosten auch im Jahr 2018 würde zu einer Reduzierung der Mauteinnahmen von deutlich mehr als 20 Mio. Euro in diesem Jahr führen. Von der unionsrechtlich ab 1. Jänner 2018 bestehenden Möglichkeit auch den Kraftfahrzeugen der schadstoffärmsten EURO-Emissionsklasse VI die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung anzulasten, wird zum Zwecke der weiteren Förderung dieser Fahrzeugkategorie vorläufig kein Gebrauch gemacht.

Vorhandene Studien/Folgenabschätzungen

Prognosen der ASFINAG über die Entwicklung der Fahrleistung sowie der Fahrleistungsanteile der verschiedenen EURO-Emissionsklassen.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2023

Evaluierungsunterlagen und -methode: Die Evaluierung erfolgt anhand von Daten der Unternehmensplanung der ASFINAG über die Erlöse aus der fahrleistungsabhängigen Maut, die auch für

die Ermittlung der finanziellen Auswirkungen der jährlich zu erlassenden Mauttarifverordnungen herangezogen werden.

Ziele

Ziel 1: Valorisierte Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Höhe der fahrleistungsabhängigen Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß der geltenden Mauttarifverordnung 2016	Geänderte fahrleistungsabhängige Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten durch Erlassung der Mauttarifverordnung 2017 unter Berücksichtigung der gemäß § 9 Abs. 13 BStMG durchzuführenden Valorisierung

Ziel 2: Neu festgesetzter Tarifabschlag für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bei den Tarifen zur Anlastung der Infrastrukturkosten

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Differenzierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen im Wege eines Tarifabschlages in der Höhe von 2,7 % für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI	Differenzierung der Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten nach EURO-Emissionsklassen im Wege eines Tarifabschlages in der Höhe von 2,0 % für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI

Ziel 3: Valorisiertes Vermittlungsentgelt für die von der Schienen-Control-GmbH durchzuführenden Vermittlungsverfahren zwischen Mautgläubiger und Mautdienstanbieter

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Höhe des Vermittlungsentgeltes gemäß § 8 c Abs. 8 BStMG gemäß der geltenden Mauttarifverordnung 2016	Geänderte Höhe des Vermittlungsentgeltes durch Erlassung der Mauttarifverordnung 2017. Dies führt zu keinen (Mehr)einnahmen bei der Schienen-Control-GmbH, da noch gar keine Unternehmen als Mautdienstanbieter tätig sind.

Maßnahmen

Maßnahme 1: Änderung der Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut

Beschreibung der Maßnahme:

Änderung der Höhe der fahrleistungsabhängigen Mauttarife durch Erlassung der Mauttarifverordnung 2017. Die Tarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten werden einerseits gemäß § 9 Abs. 13 BStMG einer Valorisierung in der Höhe des maßgeblichen Wertes von 1,0 % unterzogen, andererseits wird der für das Jahr 2017 geltende Tarifabschlag für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI in der Höhe von 2,7 % auf 2,0 % für das Jahr 2018 reduziert. Die schadstoffärmsten Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI erhalten durch Berücksichtigung des Tarifabschlages in der Höhe von 2,0 % für das Jahr 2018 einen Tarifbonus in diesem Jahr in der Höhe von rund 19,621 Mio. Euro. Die Nachttarife für die Benützung der Brennerstrecke mit Kraftfahrzeugen mit vier und mehr Achsen in doppelter Höhe des

Tagtarifes werden tariflich entsprechend angepasst. Die Regelungen über die Einhebung eines Aufschlages in der Höhe des unionsrechtlich vorgegebenen Maximalbetrages von 25 % für die Strecke der A 12 zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und der Staatsgrenze Brennerpass bleiben im Vergleich zur Mauttarifverordnung 2016 unverändert. Die bereits im Jahr 2017 geltenden Tarife zur Anlastung der Kosten sowohl der verkehrsbedingten Luftverschmutzung als auch der verkehrsbedingten Lärmbelastung bleiben unverändert.

Umsetzung von Ziel 1, 2

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Grundkilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen in Cent ohne Umsatzsteuer, wie sie auf Grundlage der Mauttarifverordnung 2016 im Jahr 2017 gelten: EURO-Emissionsklasse VI: 17,73 Cent, EURO-Emissionsklassen 0 bis EEV: 18,22 Cent	Grundkilometertarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen in Cent ohne Umsatzsteuer, wie sie auf Grundlage der zu erlassenden Mauttarifverordnung 2017 im Jahr 2018 gelten sollen: EURO-Emissionsklasse VI: 18,03 Cent, EURO-Emissionsklassen 0 bis EEV: 18,40 Cent
Acht Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten auf der Arlbergtunnelstrecke, der Karawankentunnelstrecke, der Pyhrnstrecke und der Tauernstrecke sowie neun Mautabschnittstarife auf der Brennerstrecke (für diese Strecke erfolgt in der Verordnung bereits die Festsetzung der Mautabschnittstarife, da dort gemäß § 9 Abs. 12 vierter Satz BStMG keine Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung erfolgt) wie sie unter Berücksichtigung des auch zur Festsetzung des Grundkilometertarifs für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI herangezogenen Tarifabschlages auf Grundlage der Mauttarifverordnung 2016 im Jahr 2017 gelten.	Acht Mautabschnitts-Teiltarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten auf der Arlbergtunnelstrecke, der Karawankentunnelstrecke, der Pyhrnstrecke und der Tauernstrecke sowie neun Mautabschnittstarife auf der Brennerstrecke (für diese Strecke erfolgt in der Verordnung bereits die Festsetzung der Mautabschnittstarife, da dort gemäß § 9 Abs. 12 vierter Satz BStMG keine Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung erfolgt) wie sie unter Berücksichtigung des auch zur Festsetzung des Grundkilometertarifs für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI herangezogenen Tarifabschlages auf Grundlage der zu erlassenden Mauttarifverordnung 2017 im Jahr 2018 gelten sollen.
Grundkilometertarife für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen in Cent ohne Umsatzsteuer, wie sie auf Grundlage der Mauttarifverordnung 2016 im Jahr 2017 gelten: Zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung: EURO-Emissionsklasse VI: 0 Cent, EURO-Emissionsklassen V und EEV: 1,37 Cent, EURO-Emissionsklasse IV: 2,00 Cent, EURO-Emissionsklassen 0 bis III: 4,00 Cent; Zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung: Tag: 0,07 Cent, Nacht: 0,11 Cent	Grundkilometertarife für Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen in Cent ohne Umsatzsteuer, wie sie auf Grundlage der zu erlassenden Mauttarifverordnung 2017 im Jahr 2018 gelten sollen: Zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung: EURO-Emissionsklasse VI: 0 Cent, EURO-Emissionsklassen V und EEV: 1,37 Cent, EURO-Emissionsklasse IV: 2,00 Cent, EURO-Emissionsklassen 0 bis III: 4,00 Cent; Zur Anlastung der Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung: Tag: 0,07 Cent, Nacht: 0,11 Cent

Maßnahme 2: Anpassung der Höhe des Vermittlungsentgeltes

Beschreibung der Maßnahme:

Unter Berücksichtigung der nach Maßgabe des § 8 c Abs. 8 BStMG durchzuführenden Valorisierung ergibt sich die neue Höhe des Vermittlungsentgeltes.

Umsetzung von Ziel 3

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Höhe des Vermittlungsentgeltes gemäß der geltenden Mauttarifverordnung 2016: 21.204 Euro einschließlich Umsatzsteuer	Höhe des Vermittlungsentgeltes nach Erlassung der Mauttarifverordnung 2017: 21.416 Euro einschließlich Umsatzsteuer

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

Finanzielle Auswirkungen für den Bund

– Ergebnishaushalt

	in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
Erträge		0	-9.819	-9.819	-9.819	-9.819

Finanzielle Auswirkungen für die Länder

– Kostenmäßige Auswirkungen

	in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
Erlöse		0	80	80	80	80

Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden

– Kostenmäßige Auswirkungen

	in Tsd. €	2017	2018	2019	2020	2021
Erlöse		0	7	7	7	7

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Sozialversicherungsträger.

Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern

Auswirkungen aufgrund öffentlicher Einnahmen aus einkommensbezogenen und/oder vermögensbezogenen Steuern, Umsatz- und Verbrauchsteuern, Verkehrsteuern und Gebühren

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen aufgrund öffentlicher Einnahmen.

Erläuterung

Die zu entrichtende und keinem Vorsteuerabzug unterliegende Umsatzsteuer betrifft natürliche Personen nur dann, wenn sie das mautpflichtige Straßennetz mit Fahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt, nicht im Rahmen ihrer gewerblichen oder beruflichen Tätigkeit benutzen. Die Belastung mit Umsatzsteuer erfolgt dann nicht geschlechtsspezifisch.

Unternehmen

Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur

Von den Tarifmaßnahmen sind ca. 50 000 bis 60 000 Unternehmen betroffen. Die das einzelne Unternehmen treffende zusätzliche Kostenbelastung durch Erhöhung der Mauttarife hängt von der Zahl der auf dem mautpflichtigen Straßennetz eingesetzten Transportfahrzeuge und deren Fahrleistung ab. Generell ist davon auszugehen, dass die durch die Tarifmaßnahmen verursachten Kosten an die Auftraggeber der Unternehmen, die Transporte über das mautpflichtige Straßennetz durchführen, überwält werden können.

Anhang

Detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Bedeckung

in Tsd. €			2017	2018	2019	2020	2021
Auszahlungen/ zu bedeckender Betrag				11.070	11.070	11.070	11.070
in Tsd. €	Betroffenes Detailbudget	Aus Detailbudget	2017	2018	2019	2020	2021
gem. BFRG/BFG	41.01.01 Zentralstelle			11.070	11.070	11.070	11.070

Erläuterung der Bedeckung

Die Mindereinnahmen des Bundes aus der Anlastung der Kosten der Luftverschmutzung werden bedeckt durch Minderausgaben für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs.

Laufende Auswirkungen – Erträge aus der op. Verwaltungstätigkeit und Transfers

Körperschaft (Angaben in €)	2017	2018	2019	2020	2021
Bund		-9.819.174,00	-9.819.174,00	-9.819.174,00	-9.819.174,00
Länder		79.619,00	79.619,00	79.619,00	79.619,00
Gemeinden		7.075,00	7.075,00	7.075,00	7.075,00
GESAMTSUMME		-9.732.480,00	-9.732.480,00	-9.732.480,00	-9.732.480,00

[illegible]

Mehreinnahmen Umsatzsteuer	Bund	1	40.571,00	1	40.571,00	1	40.571,00	1	40.571,00
	Länder	1	12.075,00	1	12.075,00	1	12.075,00	1	12.075,00
	Gemd.	1	7.075,00	1	7.075,00	1	7.075,00	1	7.075,00
Mehreinnahmen Mittel gemäß Artikel II § 15 a ASFINAG-Gesetz	Länder	1	67.544,00	1	67.544,00	1	67.544,00	1	67.544,00

Die Änderung der fahrleistungsabhängigen Mauttarife wird erst ab 1. Jänner 2018 wirksam. Die Berechnung der Einnahmen erfolgt auf folgender Basis: Die Berechnung erfolgt auf Grundlage der durchzuführenden Valorisierung der Mauttarife zur Anlastung der Infrastrukturkosten in der maßgeblichen Höhe von 1,0 %, der Berücksichtigung eines Tarifaabschlages in der Höhe von 2,0 % für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI und bei einer angenommenen Fahrleistungssteigerung von 1,5 % im Vergleich zum Jahr 2017. Die durchschnittliche Gesamtfahrleistung der EURO-Emissionsklassen in den Jahren 2017 und 2018 wird wie folgt angenommen: EURO VI: 2017: 52,9 %, 2018: 65,9 %, EEV: 2017: 19,0 %, 2018: 13,7 %, EURO V: 2017: 18,8 %, 2018: 14,4 %, EURO IV: 2017: 3,3 %, 2018: 2,2 %, EURO 0 bis III: 2017: 6,0 %, 2018: 3,9 %.

Die ASFINAG erwartet für 2017 Netto-Mauteinnahmen in der Höhe von 1.411.966.680 Euro. Darin enthalten sind Einnahmen aus der Anlastung der Infrastrukturkosten in der Höhe von 1.323.692.856 Euro, aus der Anlastung externer Kosten in der Höhe von 46.145.695 Euro und aus dem Querfinanzierungszuschlag in der Höhe von 40.417.856 Euro sowie die gemäß Artikel II § 15a ASFINAG-Gesetz zu verwendenden Einnahmen in der Höhe von 1.710.272 Euro.

Auf Basis der angeführten Berechnungsgrundlage ergeben sich für 2018 Netto-Mauteinnahmen der ASFINAG in der Höhe von 1.441.827.047 Euro. Darin enthalten sind Einnahmen aus der Anlastung der Infrastrukturkosten in der Höhe von 1.363.571.347 Euro, aus der Anlastung externer Kosten in der Höhe von 34.849.663 Euro und aus dem Querfinanzierungszuschlag in der Höhe von 41.628.222 Euro sowie die gemäß Artikel II § 15a ASFINAG-Gesetz zu verwendenden Einnahmen in der Höhe von 1.777.816 Euro.

Die im Jahr 2018 erwarteten Netto-Mauteinnahmen der ASFINAG aus der Anlastung der Infrastrukturkosten reduzieren sich unter Berücksichtigung des Tarifaabschlages in der Höhe von 2,0 % für Kraftfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI vom Betrag von 1.461.447.858 Euro um den Betrag von 19.620.811 Euro auf den bereits angeführten Betrag von 1.441.827.047 Euro, während aus dem für 2017 festgelegten Tarifaabschlag in der Höhe von 2,7 % eine Reduktion der Einnahmen der ASFINAG in der Höhe von 20.661.965 Euro in diesem Jahr erwartet wird.

Von dem Gesamtbetrag von 11.296.032 Euro, der aus der Anlastung externer Kosten von der ASFINAG im Jahr 2018 weniger vereinnahmt wird, werden gemäß der auf Grundlage des Artikel II § 8 b Abs. 4 ASFINAG-Gesetz zwischen Bund und ASFINAG geschlossenen Vereinbarung 2 % für die Investitions- und Betriebskosten der ASFINAG abgezogen. Daraus ergibt sich der Betrag von 11.070.111 Euro, der von der Gesellschaft an den Bund weniger zu überweisen ist.

Da es sich bei den der fahrleistungsabhängigen Maut unterliegenden Fahrten fast ausschließlich um gewerblichen Verkehr handelt, wird bei der Berechnung der Auswirkungen auf das Umsatzsteueraufkommen wie bisher davon ausgegangen, dass für 1 % der auf die Netto-Mauttarife entrichteten Umsatzsteuer kein Vorsteuerabzug möglich ist. Die Aufteilung der Umsatzsteuermehreinnahmen auf Bund, Länder und Gemeinden erfolgt nach dem Teilungsschlüssel des § 10 Abs. 1 Finanzausgleichsgesetz 2017.

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

Wirkungsdimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Gleichstellung von Frauen und Männern	Öffentliche Einnahmen	- Direkte und indirekte Steuern (zB Einkommensteuer, Umsatzsteuer, Verbrauchssteuern) von natürlichen Personen: über 1 Mio. € pro Jahr - Direkte Steuern von Unternehmen/juristischen Personen (zB Körperschaftsteuer, Gebühren für Unternehmen): über 5 Mio. € pro Jahr und ein Geschlecht ist unterrepräsentiert: unter 30% bei den Beschäftigten bzw. 25% bei den Leitungspositionen oder unter 30% bei den Nutzerinnen/Nutzern/Begünstigten

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.0 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1467826041).